SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 20 minutos.)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"1) Solicitud de audiencia del Presidente de la Gremial Única del Taxi (CPATU), señor Oscar Dourado, a efectos de exponer sobre el proyecto de ley por el que se crea un fideicomiso de administración que haga viable el consumo de naftas en taxis y remises.

2) Solicitud de audiencia de integrantes de la Gremial Única del Taxi (CPATU), a efectos de exponer sobre el proyecto de ley por el que se crea un fideicomiso de administración que haga viable el consumo de naftas en taxis y remises.

3) Solicitud de audiencia del Centro de propietarios de remises del Uruguay, a efectos de exponer sobre el proyecto de ley por el que se crea un fideicomiso de administración que haga viable el consumo de naftas en taxis y remises.

4) CARPETA Nº 1219/2008. MINA VALENCIA S.A. REMISIÓN DE ADEUDOS. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Distribuido Nº 2568/2008."

-La Mesa informa que la Comisión solo tiene a consideración -más allá de que se tomó una semana para realizar consultas sobre el proyecto de ley de consolidación de adeudos sobre sueldos y pasividades- el proyecto relativo al fideicomiso de administración que se crea para el consumo de naftas en taxis y remises. En tal sentido, fijó la agenda del día de hoy en base a las tres solicitudes de audiencia para exponer sobre dicho asunto, a efectos de aclarar el tema.

Antes de hacer pasar a los invitados -quienes tienen media hora para realizar su exposición- la Presidencia quiere plantear lo siguiente. Dado que la semana que viene el señor Senador Michelini y quien habla no van a estar presentes y que no hay grandes asuntos para tratar, salvo que se quiera definir el tema que hoy nos ocupa, creo deberíamos ver la posibilidad de suspender la próxima sesión.

SEÑOR HEBER.- Es cierto que la Comisión se va a sentir "descabezada", pero sin perjuicio de ello y luego de las entrevistas del día de hoy con taxistas y remiseros, creo que deberíamos aprovechar para invitar, a la sesión de la semana que viene, a alguien del Poder Ejecutivo para hablar sobre este tema; no digo que en esa sesión se defina este proyecto de ley, porque van a faltar algunos Legisladores, pero la idea es avanzar en el tema para que posteriormente los señores Senadores que no estén presentes puedan leer la versión taquigráfica. En realidad, tengo dudas, no ya en cuanto a la opinión de los taximetristas, sino con respecto a este instrumento, en el sentido de si vale la pena y si será efectivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En todo caso, podríamos incluir en el orden del día de la semana que viene la entrevista con el Poder Ejecutivo para que informe a la Comisión, seguramente mediante la presencia del Ministerio de Economía y Finanzas, que es el que firma este proyecto de ley junto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Aclaro que no tengo ninguna duda con respecto a esta iniciativa, por cuanto pienso que es muy mala.

Me parece muy malo que los consumidores terminen pagando la venta de vehículos de un particular para taxis, que es lo que en el fondo estamos haciendo aquí. El resto vamos a pagar la nafta más cara y, además, vamos a financiar a alguien que va a vender los taxis.

SEÑOR MUJICA.- En el caso de la nafta, estamos financiando a quien la está comprando barata afuera.

SEÑOR PRESIDENTE.- La nafta que exportamos se vende al precio internacional. En todo caso, lo que está ocurriendo es que estamos produciendo muy mal en la refinería. Si la exportamos al precio

internacional y es mucho más barata, quiere decir que estamos haciendo la nafta mucho más cara de lo que vale en el mercado mundial y tenemos un problema en la refinería.

SEÑOR MUJICA.- Tenemos un problema en el consumo, desde hace muchos años, porque estamos prisioneros de lo que refinamos.

SEÑOR HEBER.- ¿Es posible que la flota del Estado esté integrada por 38.000 vehículos? Es una pregunta que le quiero hacer al Poder Ejecutivo, porque en ese caso esos vehículos incidirían mucho más en el consumo de las naftas que los taxis. Estamos hablando de 3.000 ó 4.000 taxis en Montevideo y 3.000 en el resto del país. Entonces, si el Estado tiene problemas en la refinación, ¿por qué no comenzamos por el propio Estado?

Por otra parte, me interesa abordar también el tema del gas porque, según tengo entendido, es más fácil pasar de nafta a gas que de gasoil a gas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que la experiencia del gas ha sido totalmente nefasta en el mundo. Por ejemplo, en Argentina se hizo el cambio al gas y después la gente dejó de usarlo cuando pudo pagar la nafta.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresan a Sala integrantes de la gremial única del taxi, CPATU)

-La Comisión de Hacienda del Senado tiene el agrado de recibir a los representantes de CPATU.

Informo a nuestros invitados que tenemos fijadas otras entrevistas para el día de hoy y, lamentablemente, como han llegado veinte minutos tarde, tenemos que respetar los horarios fijados para los demás. Por tanto, les pedimos que sean concretos en sus planteamientos.

SEÑOR DOURADO.- Quiero pedir disculpas porque cuando en el día de ayer nos recibió la Comisión de Transporte y Obras Públicas, fuimos a la entrada del Palacio Legislativo que da a la Avenida General Flores y nos dijeron que debíamos ingresar por la entrada que da a la calle Hocquart. Hoy vinimos directamente a la entrada de la calle Hocquart y nos dijeron que debíamos ingresar por la entrada que da a la Avenida General Flores. Hemos llegado temprano a esta Casa -ya estuvimos con algunos señores Senadores- pero lamentablemente llegamos tarde a esta reunión.

Agradecemos el recibimiento que nos hace la Comisión de Hacienda. La solicitud de esta entrevista es para que, con la mayor rapidez posible, el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo sea aprobado, porque la dificultad económica que tiene la microempresa del taxi con respecto al combustible hoy no admite demoras. Es por esos motivos que hoy vamos a entregar una carta dirigida al Presidente de esta Comisión, que dice lo siguiente: “De nuestra estima:

El Proyecto de Ley E/1004 presentado por el Poder Ejecutivo con fecha 13.06.06 que tiene por objeto encontrar el equilibrio de la matriz energética tan necesaria para el País y ANCAP permitirá la transformación voluntaria de nuestro gremio al consumo de los excedentes de naftas que en forma permanente, se van generando en el natural refinamiento de petróleo para obtener cada vez más gasoil que el desarrollo y crecimiento del País necesita.

Es por eso que cada vez tenemos más excedentes de naftas que vendemos al precio que nos quieren pagar y compramos el gasoil faltante al precio que nos quieren vender. Este proyecto que con la aceptación voluntaria e individual del Gremio del Taxi, que como actor responsable de esta sociedad consumirá los excedentes de nafta que el País generará, quedando también habilitados para el consumo de gas o de alconafta.

Además, la creación del fideicomiso permitiría abatir el alto precio del combustible que utilizamos los taximetristas para cumplir con nuestra tarea, permitiendo mejorar nuestra competitividad y eficiencia en favor de nuestros usuarios que son en su mayoría la población de menores recursos, siendo muchas veces nuestro servicio, la primera ambulancia, el segundo móvil policial si se nos requiere y el único medio de transporte de pasajeros en muchos lugares del País.

Sres. Legisladores, buscamos el apoyo unánime de la Comisión que ustedes integran, como así también el más rápido tratamiento de este Proyecto de Ley, pues la realidad económica de la microempresa del taxi, no admite demora.

Rogamos a ustedes que las ideas, inquietudes y opiniones que puedan brindar a la Familia del Taxi en el cambio de la matriz energética, nos lo transmitan cuando lo considere.

Un saludo afectuoso por la Familia del Taxi".

Hacemos entrega, además, de una copia del proyecto de ley y de los recortes de prensa que, en lo positivo o en lo negativo, aparecieron con respecto al fideicomiso de la nafta.

Nosotros, como gremio de trabajadores del taxi, hace 55 años que utilizamos el gasoil como el medio de energía para realizar nuestra tarea. Es, pues, el combustible que siempre hemos usado y que, naturalmente, desearíamos seguir empleando. Por eso es que, en una primera instancia, solicitamos al Poder Ejecutivo que se nos incluyera en el fideicomiso del gasoil, a lo que el señor Presidente y el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos contestaron que no era posible. A su vez, solicitamos poder descontar el IVA del gasoil, pero se nos respondió que dadas las características de nuestro trabajo, no lo consideraban conveniente. Ahora se nos propone el fideicomiso de la nafta, que consideramos una idea audaz y, sin lugar a dudas, inteligente, porque procura el equilibrio en los combustibles y opera a favor de la refinería. Asimismo, si bien su sentido es ayudar al gremio del taxímetro, también favorece a los tres millones de uruguayos, llevando el consumo de más a menos gasoil, lo que permitirá que el combustible que no usamos se destine a otras actividades como la agricultura, la forestación, el movimiento portuario y la industria, que no tienen otras soluciones en lo que respecta al combustible, por la propia naturaleza de su actividad y de las máquinas que se utilizan. El taxi estaría en condiciones de consumir el excedente de nafta que el país tiene. Cabe recordar que el Uruguay ya ha conocido estos problemas, pues en el año 1992, durante el Gobierno del doctor Luis Alberto Lacalle, se creó un impuesto al gasoil con la intención de disminuir su consumo. Ahí había un problema, pues se consumía 1,3 litros o 1,4 litros de gasoil por cada litro de nafta. Luego esta disposición se aplicó al resto de la sociedad y finalmente quedó sin efecto, aunque se siguió intentando aumentar el consumo de nafta, lo que tuvo un efecto desfavorable para todos los uruguayos. Todos estaban al tanto de los diagnósticos que se habían hecho y nos preocupó mucho cuando el precio del gasoil pasó de $ 19 -que ya era caro- a $ 29,70, que era el valor de la nafta. En la actualidad, el litro de gasoil cuesta $ 34,40.

Hay que destacar que el valor del combustible expropió nuestra fuente de trabajo. Ya no estamos hablando de rentabilidad, sino de nuestra propia herramienta de trabajo porque quizás en otras actividades uno puede postergar algún elemento que la componga, pero en lo que tiene que ver con el taxi, si no ponemos gasoil en las unidades no podemos trabajar. Entonces hoy necesitamos el fideicomiso de la nafta y que se hagan correcciones en el artículo 4º, que establece que el Poder Ejecutivo podrá dar anticipos a los taximetristas para lograr el deseado cambio de la unidad. Nosotros realmente necesitamos un alivio en relación con el precio del combustible, que históricamente se ubicaba en el eje del 11% del bruto de lo recaudado y actualmente representa el 40%.

En el día de hoy están presentes el Vicepresidente de FEUTAX, Leonardo Calvello, que viene de la ciudad de Santa Lucía, departamento de Canelones; el señor Gustavo Guelvenzu, del departamento de San José; los directivos Hagop Panossian y Francisco Salanova; el Presidente y el Vicepresidente, señor Alfredo Estivez, de la gremial que reúne a todas las cooperativas de taxis de Montevideo y Canelones, un total de 68, que involucran a más de 1.000 trabajadores, porque por cada cooperativa hay alrededor de 10 trabajadores involucrados.

Queremos destacar que esta preocupación es de todos y que la solución también deberá contemplarnos a todos. Realmente hemos podido constatar que el fideicomiso al gasoil para el transporte de pasajeros ha constituido un alivio. Nosotros contribuimos en el precio de este insumo a favor del fideicomiso, y a pesar de que nos cuesta un peso más no lo criticamos, porque sabemos que hoy los ómnibus van llenos porque el precio del boleto es más barato. Entendemos que a veces se deben tomar medidas drásticas, que si bien pueden perjudicarnos, ayudan al conjunto de la sociedad

uruguaya. En este momento nosotros necesitamos una solución distinta a la que se encontró para el caso de los ómnibus, pero con los mismos resultados. De ese modo, los taximetristas, como buenos padres de familia, contribuimos a consumir lo que le sobra al Uruguay, y esa es una responsabilidad que hemos asumido todos, con temores, inquietudes y algunas desconfianzas. A su vez, el apoyo unánime de los señores Senadores y Diputados de este país nos da la tranquilidad y la confianza que algunos compañeros del taxi no tienen. Por todo esto, pedimos el apoyo de la Cámara de Senadores para que puedan transmitir todo esto, dado que son los verdaderos sensores de la sociedad uruguaya y de las actividades gremiales y empresariales de este país. Esperamos que puedan transmitir nuestras inquietudes, incertidumbres y temores, pero también la confianza que tenemos en todos los que integran el legislativo del país.

SEÑOR HEBER.- Nosotros coincidimos con los objetivos del gremio del taxi en el sentido de que la actividad sea rentable y cumpla un servicio a todo el país. Sin embargo, hemos recibido distintos memorandos que nos han planteado una duda en cuanto a si todos los taximetristas están de acuerdo o no con esta medida. Planteo esto con franqueza, porque seguramente quienes nos visitan conocen estos memorandos que nosotros hemos recibido.

Además, se nos habla de una asamblea no nacional -sabemos que hubo una asamblea nacional a la que concurrieron representantes de varios departamentos, que tuvieron otra opinión- en Montevideo, donde hubo 246 votos a favor del “no a la nafta”. La pregunta es la siguiente: ¿cómo se viene desarrollando el gremio en este sentido? ¿Han cambiado de opinión? ¿Han hablado? Si no están de acuerdo ustedes, que son los que, en definitiva, van a tomar la medida o no -dependerá de las discusiones que en adelante tengamos sobre el tema del fideicomiso- todo es más difícil. Lo importante es conocer la opinión de quienes trabajan con el combustible. Se dice, por ejemplo, que la nafta puede ayudar en el tema de la conversión al gas. Precisamente, ¿la conversión al gas es rentable? ¿Necesitaremos subsidiar el gas? ¿Qué opinión tienen ustedes sobre todo esto? Vemos que en Argentina se utiliza mucho el gas, pero eso ocurre solo en ese país y no en otras partes del mundo. En realidad -y lo digo con plena responsabilidad- Argentina no me merece mucho respeto en función de las marchas y contramarchas que ha dado con respecto al tema del gas.

Si ustedes nos dicen que “sin perjuicio de que no estamos de acuerdo, el gremio todavía no ha entendido la importancia de todo esto, pero creemos que este es un paso en una dirección que es conveniente por tales y cuales razones”, nos pueden ayudar a formar una opinión con respecto al tema, que todavía no tenemos.

En síntesis, me gustaría escuchar un comentario sobre estas reflexiones.

SEÑOR DOURADO.- En el memorando se hace referencia a una asamblea que presidí. Debo señalar que tengo el orgullo de ser Presidente del gremio por un período de siete años, el máximo que puede ser electo un taximetrista. Cabe acotar que la primera condición para integrar la gremial es ser taximetrista. La moción aprobada fue presentada por quien habla y el mandato de la asamblea dice que debemos luchar por la obtención del fideicomiso del gasoil y que no aceptamos el fideicomiso de la nafta en las condiciones que nos habían ofrecido en primera instancia, es decir, 1.133 litros de nafta a $ 18,60. Posteriormente, el señor Presidente de la República habló en el Consejo de Ministros con el titular de la Cartera de Economía y Finanzas y nos anunció un precio de la nafta a $ 17,30 y una mejora en la cantidad de litros. En mi calidad de Presidente, eso me habilitó a seguir un camino en la búsqueda de soluciones. Hay quienes critican esta solución, y eso es bueno. Comparto la crítica porque hace crecer a la sociedad, pues desde la oposición se buscan los puntos y los defectos que tienen los proyectos, y eso es para bien de todos nosotros. Por eso, cuando leo carteles que dicen “No a la nafta”, me alegro por el hecho de que haya taximetristas que no piensen igual que los otros.

Reitero que la moción aprobada en forma unánime en esa asamblea fue presentada por quien habla, Presidente de la gremial. Como tengo la responsabilidad de adoptar las decisiones en mi trabajo, seguí adelante con el proyecto y eso me lo habilitó la asamblea. En esas condiciones no se aceptaba el fideicomiso de la nafta, pero sí en situaciones mejoradas. Es así que llamé a la asamblea de la FEUTAX, es decir, de la Federación Uruguaya de Taxis que involucra a todo el país. Allí no estuvo presente la representación de Artigas y se contó con la presencia de varios Legisladores nacionales. En el momento de la votación, en forma unánime todos los taximetristas del país, teniendo en cuenta el proyecto, aceptamos la posibilidad de convertirnos a la nafta. Lo más importante de esta iniciativa del Poder Ejecutivo -que seguramente ustedes van a respaldar con su voto- es que la conversión es opcional e individual. Es decir que aquel que no quiere hacer el cambio no está obligado. Además, el proyecto tiene otra ventaja, pues comprende a aquellos taximetristas que iniciaron un leasing de 36 meses y les faltan 10 ó 12 para culminarlo. Esas personas no pueden cambiar inmediatamente a la nafta, pero recibirán una ayuda. En su momento, el señor Presidente nos dijo que

sería del orden de $ 7.200 por mes; hoy, en función del aumento del combustible, estaría situada en $ 7.850. Es decir que esto contempla, mientras tanto, la situación angustiante que vive el sector del taxímetro. De seguir en esta situación, no vamos a poder cumplir con las obligaciones hacia nuestros trabajadores y hacia el Estado, al finalizar el año; no podemos postergar lo relativo al combustible, ya que sin él no podemos trabajar.

La consulta realizada por el señor Senador Heber relativa al gas es muy interesante. En Argentina los taxímetros funcionan a nafta y a gas, mientras que en Brasil, por ejemplo, en Río de Janeiro -a donde concurrí hace siete años y constaté que este proceso se estaba iniciando- o en San Pablo, el 90% de los taxímetros funcionan a gas. Lo mismo sucede en Bolivia, en Colombia, en Venezuela, etcétera, donde los taxímetros funcionan, precisamente, a gas. Es decir que el mundo va en ese camino.

Por otra parte, la primera introducción del gas en el transporte se efectúa en el taxímetro porque es un sector netamente metropolitano; no necesita grandes autonomías y el consumo es masivo y centrado en un punto. En los países en los que se desarrolló el consumo del gas, esto se concretó primeramente en el gremio del taxímetro y luego en el ámbito doméstico.

Creemos que el pasaje al uso de nafta nos posibilita consumir lo que el país vende muy barato -porque le sobra cada día más- y, además, nos permite ubicarnos en la plataforma de lanzamiento del gas y del alconafta, como sucede en Brasil. Hay autos que vienen habilitados para los tres combustibles y uno puede poner en el tanque, indistintamente, cualquiera de ellos sin cambiar el motor ni ninguna otra cosa, sino simplemente apretando un botón. Este es un equipo de fábrica que lo incorpora tanto Volkswagen como Chevrolet y Fiat; estamos hablando de autos que están en el MERCOSUR. A este respecto, hay que tener en cuenta a la compañía de gas uruguaya, que hasta hace poco se llamaba GASEBA y que compró Petrobrás. Ya hemos elaborado una Carta Intención -lamentablemente, no la trajimos pero la podemos alcanzar a cada señor Senador en su despacho- en la cual el sector del taxímetro manifiesta su interés en el consumo de gas en nuestra actividad. A Petrobrás le interesaría traer el gas en barcos; nosotros pensábamos que no podía ser así, pero hoy en día se lo enfría y comprime y luego se regasifica, lo que podría hacerse aquí.

Sabemos que este proyecto va a demorar pero, mientras tanto, podemos usar la nafta. Creemos que es una buena idea y, por conversaciones que hemos mantenido, antes de esta reunión, con muchos Legisladores de todos los partidos políticos, hemos constatado que la comparten. Esto es lo que nos da la certeza y la tranquilidad en el sentido de que vamos en un camino y con un rumbo determinado.

Cuando hablamos de representatividad, podemos decir que hoy están aquí los representantes de todas las cooperativas del país, así como de la gremial y de los departamentos de Canelones y San José, que integran el área metropolitana. Es un hecho que hoy en día hemos integrado el transporte de San José y de Canelones a Montevideo, porque así lo indica la realidad del país. No tenemos fronteras, como sucedía antes; cuando vamos a Canelones, la Ciudad de la Costa se confunde con Montevideo, con los otros uruguayos, que somos todos iguales.

Además, la actividad del taxímetro ha cambiado. Por eso, trabajando con el Ministerio de Economía y Finanzas, debemos ir adaptando el fideicomiso a estas realidades. Hoy está previsto que para el interior sea el 50% de lo que se le asigna a Montevideo; quizás al área metropolitana deba asignársele un 20% más de combustible. Me refiero a algunas ciudades y no, por ejemplo, a San Ramón, que no tiene actividad del sector. Pero quizás sí haya que asignarle más combustible a San José, a Santa Lucía, a La Paz o a Las Piedras, cuyas unidades permanentemente vienen a Montevideo, ya sea a trasladar enfermos o jubilados o en virtud de otro sector pujante que hay en el país, que es el relacionado con las Zonas Francas, que en San José y en Canelones tienen mucha actividad.

A su vez, reunidos con el sector de taxímetros de Maldonado -con CEPATAMA, que es una de las gremiales más fuertes que tenemos- se nos ha dicho que, por lo menos en enero y febrero y quizás también en la segunda quincena de diciembre, necesitarían un 20% más.

Esto no sería para todo el año porque implicaría darle más a quien no le corresponde.

Denunciaremos que en Tacuarembó -aquí tenemos al señor Senador Da Rosa- en el pueblo Ansina, hay un médico que tiene un taxímetro pero que no realiza el trabajo de taximetrista, y le

pediremos al Ministerio de Economía y Finanzas que no se le dé el fideicomiso. Lo propio haremos con un camionero que tiene dos camiones en una carnicería, y que tiene un taxi pero no es taximetrista, en el sentido de que no se le otorgue un beneficio que no le corresponde. Nosotros seremos los custodios de este alivio para todos, que se debe brindar a quien le corresponde y a quien cumple la labor de taximetrista.

El taxímetro en el interior del país, en capitales departamentales -algunos de los señores Senadores que no son de Montevideo lo saben- es el único medio de transporte que tienen los vecinos; es decir que se movilizan por medio del taxi, no del transporte colectivo. Este transporte lo hace el taxi en diferentes modalidades pero eficientemente. Como decía, somos el único medio de transporte en muchísimos puntos del país. En Montevideo, por las propias características de nuestra capital, estamos atendiendo cada vez más a la población de menores recursos, pues el que dispone de un pesito extra busca otro medio u otra solución como, por ejemplo, el remise, pero el taxi es el transporte de emergencia.

Si los señores Senadores están de acuerdo, me gustaría que el representante de las cooperativas expresara su opinión sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lamentablemente, no disponemos de tiempo; son las 10 y 55 y hay otra delegación, citada para las 10 y 45, que está esperando ser recibida.

SEÑOR BARÁIBAR.- Si me permite, señor Presidente, quisiera hacer una consulta porque, al leer la citación, me encuentro con que la siguiente delegación también es de integrantes de la gremial única del taxi. Luego, recién a las 11 y 15 recibiríamos a los representantes de los propietarios de remises.

SEÑOR PRESIDENTE.- La siguiente delegación está citada a la hora 10 y 45, señor Senador; son sectores que solicitaron audiencia por separado: unos representan a los que están a favor de esta iniciativa y, otros, a los que están en contra.

SEÑOR BARÁIBAR.- Están incluidos de una manera muy diplomática, porque no se deduce que son los que discrepan con esta iniciativa.

De todas maneras, quisiera hacer un planteo de carácter general con relación a la situación del sector, que es el tema que nos ocupa.

SEÑOR PRESIDENTE.- En ese caso, corresponde que en primer lugar le cedamos el uso de la palabra al señor Otero.

SEÑOR OTERO.- Antes que nada y a modo de presentación, quiero decirles que integro esta delegación como Presidente de la Central de Cooperativas de Taxis.

Brevemente, porque somos taximetristas y no manejamos el uso de la retórica, me voy a referir al sector de las cooperativas.

A este respecto, debo señalar que nuestro sector está atravesando la misma situación a la que se refería el señor Dourado -Presidente de la patronal-; sin embargo, se nos suma que, si corremos el riesgo de perder la fuente de trabajo, no podemos dar ese manotazo de decir: "de última vendo, agarro la plata que marca el mercado, pago las deudas y sigo tirando". Esto se debe a que nosotros somos permisarios, en el auténtico sentido de la palabra. Por lo tanto, si la Intendencia lo dispone, nos quita las chapas y, en ese caso, nos quedamos con la deuda del "leasing" -el Presidente y el Secretario de la Cooperativa van presos por no pagar- además de mantener otras como, por ejemplo, la que tiene que ver con el Banco de Previsión Social.

Respecto al cambio de combustible, debo señalar que en el caso de las cooperativas, lo que se puede vislumbrar a corto plazo es el endeudamiento y la posibilidad de perder nuestra fuente de trabajo. En esto involucramos a todos los trabajadores que integran la infraestructura de las cooperativas que, desde el momento en que nos autogestionamos y trabajamos como taximetristas -no somos otra cosa- montamos los talleres, la gestoría y el seguro, todo lo cual, como lo indicaba el señor Dourado, abarca más de 1.000 puestos de trabajo.

Hace 18 años que estamos trabajando en Montevideo y en la zona metropolitana, y no queremos perder nuestra fuente de trabajo. Superamos la crisis del año 2002, que nos llevó de 30 a 10 viajes; hoy en día estamos en los 21 ó 22. Quiere decir que no alcanzamos el total de diez años atrás. A ello se agrega que los gastos de combustible se triplicaron -casi se cuadruplicaron- y que el aporte al Banco de Previsión Social -que antes era por un monto ficto pero, por suerte, ahora es por lo realmente producido; en eso estuvimos de acuerdo- representa un costo que supera el doble de lo que aportábamos antes.

En consecuencia, estamos embarcados en este proyecto de ley, pero consideramos que debe ser aprobado con celeridad y que debería ser reglamentado de forma tal que quienes estén pagando "leasing", o estén en el período de 36 meses, o sea, el tiempo en que no se puede cambiar la unidad debido a la reglamentación del IMESI, o mientras no se pase al uso de nafta, puedan cobrar el subsidio.

Solo me resta agradecer la generosidad de los señores Senadores por habernos recibido y reiterar que no llegamos en hora porque hubo un cambio de puerta para el ingreso de nuestra delegación.

SEÑOR BARÁIBAR.- No es habitual que en la Comisión de Hacienda recibamos a la gremial del taxi, porque por lo general concurren a la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

Como bien acota el señor Senador Heber, soy usuario habitual del taxi -no tengo auto- aunque a veces también de los servicios de CUTCSA y de las cooperativas. A quienes cubren el servicio de Ejido y 18 de Julio en la noche, por lo general, cuando voy a tomar el taxi no les tengo que decir el destino, porque me conocen y lo saben de memoria.

Voy a plantear un tema a título personal, porque no tiene respaldo político ni del Frente Amplio ni de Asamblea Uruguay, que es mi sector. He conversado con muchos colegas de ustedes en los distintos viajes y me parece oportuno plantearlo, sobre todo teniendo la oportunidad de contar con la presencia de una delegación tan representativa.

En primer lugar, voy a hablar del tema de la seguridad. Tengo la sensación de que ha mejorado. No me voy a referir a la mampara; sé que algunos colegas de quienes nos visitan están a favor y otros están en contra. Es un tema que tienen que resolver ustedes.

En cuanto al problema de la seguridad, he propuesto a infinidad de taxistas que en el momento que suba el pasajero se le pida la cédula de identidad y se pase este dato a la central de taxis. Este es un elemento disuasivo; el que sube con malas intenciones sabe que va a quedar identificado. Otra cosa que se podría hacer es lo siguiente. Sé que hay riesgos al entrar en zonas peligrosas como los barrios Marconi o Borro. En esos casos, propongo que se instalen dos o tres centrales en la periferia de Montevideo -Casabó y Cerro también se podrían considerar- donde haya taxis -aunque puede ser el mismo taxi en el que se inició el viaje- que salgan con acompañamiento policial. De esta forma, aseguran el servicio a los usuarios de esos barrios, que son gente honesta que debe llegar o salir de su casa por la noche.

Lo otro que quería plantear es una solución que existe en otros países. La sugerencia consistiría en que a partir de cierta hora, supongamos, desde las 22 horas hasta las 4 de la mañana, se implemente un servicio de taxis colectivos que harían el recorrido de las líneas de ómnibus. De esta forma, se solucionaría un problema a CUTCSA, porque en esos horarios los servicios funcionan a pérdida; supongo que los brindan por una exigencia de la Intendencia Municipal de Montevideo. Además, esos servicios son pésimos porque a veces hay que estar esperando media hora en la parada y en ese lapso, de pronto, pasan cinco o diez taxis. Estoy seguro de que CUTCSA y las cooperativas estarían de acuerdo con esto porque, repito, muchas veces los ómnibus que circulan a esa hora llevan sólo dos o tres personas. De modo que en estos casos habría que fijar una tarifa bonificada para los taxis un poco mayor que lo que se paga por un boleto de ómnibus, pero menor que lo que cuesta un viaje en taxi. Hace un año pagaba $ 16 por un viaje en ómnibus, y un viaje a Pocitos en taxi me costaba $ 70; y ahora el boleto me cuesta $ 13,50, y el mismo viaje a Pocitos en taxi me cuesta $ 100. ¡Si habrá variado el precio! Esto lo mido en mi bolsillo todas las noches.

También quiero comentar algo que aplican los taximetristas del interior -por lo menos, en Artigas y en Rivera- que es una tarifa económica para determinados recorridos. Esto sería algo más complicado de llevar a cabo porque competiría con los recorridos de las líneas de ómnibus. Pero la

propuesta de la tarifa bonificada durante la noche estoy seguro de que se puede plantear y resolver fácilmente porque las empresas de ómnibus trabajan a déficit en esos horarios. De esta forma, se mejoraría el servicio y se les daría más trabajo a los taximetristas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que algo de lo que el señor Senador Baráibar plantea se puede hacer. Por ejemplo, se puede fijar una tarifa económica, porque el Ministerio de Economía y Finanzas sólo establece los precios máximos.

Por otra parte, no sé cuál es la libertad que da la ley de optar por la nafta o por el gasoil; un precio de $ 17,30 es casi cinco pesos menos que el de la nafta sin impuestos. Por tanto, si se trata de pagar $ 17,30 el litro de nafta en lugar de algo más de $ 34 el litro de gasoil, no hay opción; hay que pasarse.

Agradecemos la presencia de los integrantes de CPATU, gremial única del taxi.

SEÑOR DOURADO.- Lamentamos la rigidez que se ha planteado en materia de tiempo por parte del señor Presidente, porque no la compartimos.

(Se retira de Sala la primera delegación de CPATU, gremial única del taxi)

(Ingresa a Sala la segunda delegación de CPATU, gremial única del taxi)

SEÑOR PRESIDENTE.- Pidiendo disculpas por el retraso, la Comisión de Hacienda de la Cámara de Senadores tiene el gusto de recibir a otra delegación de la gremial única del taxi, representada por el señor Alejandro Fernández, la señora Esperanza Pereira, el señor Walter Ojeda y el señor Héctor Souto.

Les pedimos que sean lo más concretos posible, dado que tenemos sólo media hora para escucharlos porque luego debemos recibir a la gremial de los remiseros, que también han pedido audiencia por este tema.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Agradecemos a los señores Senadores por habernos recibido. Solicitamos esta audiencia porque los taximetristas de Montevideo decidimos, en forma casi unánime, que no queremos realizar el pasaje a la nafta. Por esa razón, hicimos dos asambleas; una de ellas se llevó a cabo en el año 2007 y allí se dijo “No a la nafta” y se decidió mandatar a la directiva de la patronal de ese momento la inclusión en el fideicomiso del gasoil. Es más, se decidió la realización de un plebiscito a fin de que la decisión no fuera sólo de las 163 personas que concurrieron a esa asamblea -que votaron en forma unánime no a la nafta y sí al fideicomiso- sino de los 3.000 taxímetros. Ese plebiscito no tenía fecha y la directiva de la patronal debía fijarla. Creemos que esta es la manera más democrática de tomar una decisión y, además, no es muy difícil de hacer, porque sólo se trata de 3.000 taxímetros. Yo soy directivo de CPATU y pedí ese plebiscito porque todos sabíamos que los taximetristas no querían la nafta. Obviamente, luego voy a explicar las razones de esto, ya que no se trata de un tema de simpatía o antipatía a un combustible, sino que es un problema de trabajo, de rendimiento y de capacidad. De todas maneras, entendimos que un sector de 3.000 pequeñas empresas podía tomar una decisión y en forma fácil. Lamentablemente, nunca se hizo caso a este plebiscito, pero fue una decisión clara que maniataba a la directiva de la patronal obligándola a seguir trabajando por la lucha para conseguir un precio más adecuado del gasoil, debido a la suba del combustible que estamos sufriendo desde el año 2007. Está de más decir que esa situación la estamos viviendo este año y con un precio del petróleo que no sabemos a dónde va a parar. Precisamente, en Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado a la que asistimos en el día de ayer, mencioné que todos somos entendidos en el precio del petróleo. Antes lo sabían los técnicos de ANCAP o un economista, pero hoy en día todos estamos escuchando los informativos para saber cómo incidirá en nuestra labor, ya que los mayores costos son la mano de obra y el combustible. Como trabajamos con el empleado y con el gasoil, este es un tema que nos resulta muy problemático. Por esa razón, buscamos un apoyo -como lo hicieron representantes del ómnibus- que nos llevó a una solución muy razonable, incluso para la población en general, porque se obtuvo un boleto accesible para las personas de menos recursos. En consecuencia, solicitamos trabajar en ese camino, pero la respuesta

que se obtuvo fue una intervención en un sentido que no era el que querían los taximetristas, que era el tema de la nafta.

Una vez que se le informa al Gobierno que se quiere pasar a la nafta, este presenta una propuesta que deriva en una nueva asamblea de los taximetristas celebrada el 23 de abril del corriente año. En esa misma asamblea se ratificó lo expresado en el año 2007, se estableció nuevamente el “No a la nafta” y se fue a la búsqueda de un fideicomiso al gasoil o a una instancia alternativa, porque en el mes de abril el gasoil ya estaba a $ 30. Evidentemente, no se cumplió con la voluntad de los taximetristas y sabemos que para el Gobierno esta norma supone un cambio de matriz energética que, para un sector como el del taxímetro, significa un cambio total ya que el motor y el vehículo son sus principales herramientas. En definitiva, no se cumplió con lo solicitado, pidiéndose nuevamente una inclusión en la nafta, razón por la cual el Gobierno solicitó que se realizara una asamblea donde la propuesta fuera aceptada.

Con posterioridad al 23 de abril no se realizó ninguna asamblea, pero el sábado 7 de junio, en la patronal del taxímetro -de la cual soy dirigente- se citó a personas delegadas del interior para explicarles cómo eran las negociaciones con el Gobierno con respecto al tema del combustible. Se trató de una reunión muy especial en la que había algunos taximetristas del interior que venían a informarse. En una situación bastante confusa, se llamó a Diputados del Gobierno para comentarles sobre la reunión y, en el momento en que aparece el señor Representante Pintado, de Asamblea Uruguay, en el medio de ese hecho tan especial que solo intentaba informar -luego de tres largas horas durante las cuales se explicaron las bondades que tenía ese cambio por parte de un solo dirigente- se dijo: “vamos a apoyar al Gobierno y a votar por el cambio”. Algunos de los que venían a informarse de este tema levantaron la mano en ese momento -aclaro que eran representantes de los departamentos del interior o simplemente taximetristas, y que no estaban todos los departamentos representados, pero otros no lo hicieron, como, por ejemplo, la delegación de Maldonado y algún delegado de Salto. Se vivió una situación un tanto extraña, porque se hablaba de un nuevo Ministro y había realmente bastante confusión. En ese momento se llama a todos los medios de prensa, los canales y las radios, y se les dice que la asamblea de taximetristas aprobó el pasaje a la nafta en forma unánime. Esto, evidentemente, nos trajo -en especial a mí, como dirigente- un gran disgusto, porque los taximetristas nos preguntaban por qué no habíamos avisado que había una asamblea y por qué se había votado una resolución sin convocar a la gente para que concurriera. Mi respuesta fue que no hubo ninguna asamblea ni ningún llamado; hubo simplemente una reunión, un sábado al mediodía, de un grupo de taximetristas del interior -no de quienes habían votado en dos asambleas consecutivas que no querían el pasaje a la nafta- en la que se aprobó ese cambio de matriz energética. De manera que esta situación es una gran mentira, que indujo a un error al Gobierno, evidentemente, porque si se informa que una asamblea de taximetristas en forma unánime aprueba el pasaje a la nafta, es lógico que el Gobierno -que ha ayudado al transporte de carga y al transporte colectivo- haya pensado que la solución pasaba por ese camino. Por eso estamos aquí y anteriormente, el día 18 de junio, nos reunimos los propietarios de más de 300 taxis para llamar a los medios de comunicación e informar que los taxistas nunca aprobamos el pasaje a la nafta. Por el contrario, la voluntad manifiesta de los propietarios del 99,9% de los taxímetros es utilizar el combustible del trabajo, que es el gasoil, y no un combustible no adecuado para una ciudad como Montevideo, que requiere mantener el motor encendido durante las 24 horas del día.

Si bien nosotros somos dirigentes del taxímetro, esta no es la opinión de un grupo; esta es la decisión soberana de los taximetristas en forma prácticamente unánime. En el año 2007 el resultado de la votación fue 163 a 0, y el 23 de abril de 2008, fue 245 a 2. Creemos que esto es un reflejo del pensamiento de los propietarios de los 3.000 taxímetros y que, si se realizara un plebiscito, se mantendría esa relación. Incluso, en esa misma asamblea se dijo que no era necesario el plebiscito, porque nadie quería la nafta. Posteriormente tuvimos la sorpresa de que un grupo de taximetristas del interior, a través de una comunicación muy profusa por los medios de prensa, dijeron que aprobábamos el pasaje a la nafta. Esto, evidentemente, ha traído diferentes emociones y angustia en los taximetristas. Algunos no pueden entender cómo se dice tal mentira; otros, incluso, han pegado adhesivos en los vehículos para que se tome conocimiento de que no quieren la nafta. Por otro lado, está la decisión de quien no está representando en este momento legítimamente la voluntad de esas asambleas soberanas y confunde sus diversos negocios, a veces diferentes al del taxímetro, como la venta de autos o los talleres mecánicos. Esto lleva a que estemos en una situación realmente preocupante, porque nosotros resolvimos que no queremos la nafta y aparentemente se tomó otra decisión en una asamblea, no diría clandestina, porque no fue escondida, pero que se realizó sin avisar a las personas y que no representó lo que habían votado los taximetristas. Los señores Senadores pueden ser usuarios de taxímetros y hablar con cualquier taximetrista para conocer su opinión sobre por qué no quieren pasarse a motor a nafta. No es por un tema de simpatía o antipatía por un combustible, sino porque los taximetristas tienen una vasta experiencia con motores a gasoil. Hay ingenieros mecánicos que son dueños de taxis y dicen que un vehículo a nafta no es viable para un

trabajo exigente en la ciudad de Montevideo, donde se trabaja las 24 horas, forzando los motores a gasoil por las altas temperaturas que alcanzan. Por tanto, expresan que un motor a nafta es inviable para este tipo de trabajo, aunque quizás lo pueda ser para el caso de los remises, que tienen viajes "ocupados", pero no para los taxímetros que, como decimos en nuestro lenguaje, "rastrillan" la calle buscando pasajeros, en zonas con alta densidad de tránsito como Pocitos, Ciudad Vieja o el Centro, donde está el trabajo más fuerte. Además, la velocidad promedio en esos sectores de Montevideo no supera los 18 kilómetros por hora, y se debe frenar mucho por los semáforos.

Esas son las razones por las que los taximetristas no quieren los motores a nafta, sumado al hecho de que éstos requieren ajustes a los 150.000 ó 180.000 kilómetros, lo que supone días de trabajo perdidos para los taximetristas y merma de ingresos para las empresas. Por el contrario, los vehículos a gasoil pueden pasar más de 600.000 kilómetros sin que se tenga que abrir el motor. También hay que tener en cuenta la diferencia de rendimiento del combustible -los motores a gasoil rinden por kilómetro un 50% más que los a nafta- más allá de la propuesta del Gobierno sobre el rendimiento de un vehículo gasolero. Asimismo, se deben considerar las razones de seguridad y los accidentes. El vehículo a nafta tiene una salida más rápida. Nosotros estamos 24 horas en la calle, por lo que estamos más propensos a sufrir un accidente. Es un hecho notorio que los taxímetros tienen más accidentes que los vehículos particulares porque recorren muchos más kilómetros y porque están trabajando todo el día. Si tuviéramos vehículos a nafta, evidentemente esos accidentes serían mayores. Además, las empresas de seguros que actúan en el ramo de los taxímetros están viendo que si hay un cambio de matriz energética, las pólizas tendrán que subir porque los vehículos a gasoil, cuando tienen un siniestro importante, incluso un vuelco, no se incendian. El vehículo a nafta tiene un riesgo superior en caso de incendio porque ésta es muy volátil. Entonces, aparte de ser un riesgo para la integridad física de las personas, también existe una posibilidad cierta de un incendio, lo cual no ocurre con un vehículo gasolero.

En los años 60 se utilizaban los vehículos a nafta, los que fueron dejados de lado en los años 70 porque hubo un cambio tecnológico, y aquel taximetrista que no tenía un vehículo gasolero iba a perder su trabajo y su empresa. Los Mercedes Benz 180 de aquella época fueron los que salvaron a los taximetristas que pudieron comprar su vehículo a gasoil. Esa evolución hace que sea imposible pensar en un retroceso. Es impensable que los ómnibus o los camiones funcionen a nafta en el siglo XXI. También es impensable para los taximetristas -desde el punto de vista técnico y del trabajo- que un vehículo, que está 24 horas en la calle, pueda ser a nafta.

Entendemos que el Gobierno ha buscado una solución que apunta a compensar la situación de un combustible que es carísimo para trabajar, pero lamentablemente ha tenido una mala información de lo que pensamos los taximetristas. Y vuelvo a repetir, esta no es la posición de un grupo, sino que es la de todos los taximetristas en forma prácticamente unánime, diría del noventa y nueve por ciento.

SEÑOR DA ROSA.- Quisiera hacer referencia a lo que se pregunta o se plantea el ciudadano común cuando lee la prensa. Naturalmente, hemos escuchado con atención los argumentos que nos han planteado -todos muy atendibles- en cuanto al rendimiento de un vehículo a nafta y otro a gasoil y las características de su trabajo, particularmente en la ciudad de Montevideo. De cualquier manera, en un momento en que, como se ha señalado, todos nos hemos vuelto algo especialistas en el tema del precio del combustible -la gente se levanta en la mañana y lo primero que escucha en la radio es la cotización del barril de petróleo en el mercado internacional- y en el marco de esa perspectiva, en la que algunos llegan a manejar los US$ 200 como precio del barril para fines de año, ¿ustedes han evaluado lo que significa la posibilidad de acceder a un combustible a $ 17,3 el litro -según la información que surge del proyecto de ley- en lugar de pagarlo $ 34,4 o más, como ahora? Formulo esta pregunta con la intención de profundizar en las razones -supongo ustedes las habrán analizado muy bien- que los llevan a manifestar su discrepancia con esta solución.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por mi parte, quisiera agregar algunas preguntas más enfocadas en los números. ¿Cuántos taxis hay en Montevideo y cuántos en el interior del país? ¿Cuál es el recorrido medio por mes de un taxímetro en Montevideo y de uno en el interior, si es que manejan esa información? Se ha mencionado, además, que un vehículo a gasoil rinde 50% más en relación con uno a nafta; entonces, ¿qué rendimiento de gasoil tienen estimado y, en condiciones similares, cuánto rendiría un vehículo a nafta? Entendemos que no es el mismo rendimiento para los usuarios de automóviles con otro tipo de uso, que no son taxis y que no tienen que estar parando y arrancando todo el tiempo en el tránsito.

La ley es muy abierta, pero claramente hay una especie de reglamento o acuerdo entre el Gobierno y una parte de la gremial del taxi respecto a en qué consiste el subsidio. Aquí figuran montos

globales, pero se establece que se va a dar una cantidad ficta por unidad. Interpreto que es equivalente a litros, porque se ajusta en función del precio de la nafta súper -por lo tanto, debe ser por tantos litros de nafta, dado que el ficto se traduce en litros de nafta- pero quisiera saber estas cosas con mayor precisión. ¿Cuánto se va a dar en Montevideo y cuánto en el interior? ¿Cómo se financia la diferencia entre los $ 17,3 del precio de la nafta súper y los $ 22 y algo, que es el precio actual de esa nafta sin impuestos? Hay $ 5 de diferencia que no sé cómo se financian o en qué consiste el fideicomiso. Lo que se expresa en la exposición de motivos es errado, pues no se puede financiar esto con el aumento de la recaudación, derivada del mayor consumo de un combustible que está más gravado que una nafta, pues de hecho, se le devuelve más que el impuesto, lo cual significa que allí no hay fuentes de recaudación. En todo caso, es un argumento totalmente falaz.

¿Cuál es hoy el consumo total de gasoil por año y por mes de los taxis en el país? Pregunto esto porque manejo algunas cifras que indican que es menos del 8% del total del consumo del gasoil, pero quizás no sean exactas. Me indican ahora que no estoy tan equivocado. De todos modos, deberíamos conocer mejor todos estos datos que nos resultan fundamentales para ver si estamos efectivamente ante un cambio grande o ante algo marginal.

Solicito, además, a nuestros visitantes que sus respuestas se concentren en el tema, pues la Comisión está atrasada en la hora que se ha fijado para recibir a las otras delegaciones.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Dado que contamos con poco tiempo, intentaré responder las preguntas de los dos señores Senadores a la vez.

En Montevideo hay 3.000 taxis y, si los comparamos con taxis del interior, son los vehículos que más transitan y consumen gasoil, puesto que en la capital cada uno recorre un promedio de 11.000 kilómetros mensuales. Es muy difícil calcular los kilómetros recorridos por un taxímetro del interior, porque hay ciudades en las que un taxi prácticamente recorre los mismos kilómetros que un auto particular, es decir, 3.000 ó 4.000 kilómetros mensuales. Además, en el interior existe un número aproximado de 2.000 taxímetros, por lo que el consumo es notoriamente menor. En lo que tiene que ver con los remises, también tienen un recorrido mucho menor y existen alrededor de 500 unidades.

Cabe destacar que hemos estado reunidos con autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas, en particular con los señores Lorenzo, Scolieri y Onetto, quienes elaboraron este proyecto de ley e instrumentarán el decreto reglamentario. Ellos estimaban que los taxis tenemos un consumo promedio de 800 litros por vehículo, lo que en 3.000 unidades da como resultado unos 2:400.000 litros mensuales de gasoil. Nosotros creemos que el consumo es un poco mayor y que, en realidad, estaría en unos 900 litros. No obstante, tomando esa cifra, estaríamos hablando de un consumo anual de 28:800.000 litros en el departamento de Montevideo, es decir, un 3,6%, y por las expresiones que algunos técnicos del Poder Ejecutivo han vertido en algunas reuniones que hemos mantenido, podemos suponer que nosotros no vamos a producir un cambio significativo en la matriz energética. A su vez, ante la posibilidad de tener que pasar nuestros vehículos de gasoil a nafta, vemos surgir un perjuicio adicional, porque como consumidores de gasoil aportamos más de $ 2 por litro de consumo al fideicomiso de los ómnibus, que actualmente funciona perfectamente. Este fideicomiso es un sistema que funciona muy bien, puesto que permite que el costo del boleto sea más que razonable para las personas de menos recursos. Si esta norma es aprobada y pasamos a consumir nafta, dejaremos de aportar el 3,6% o 3,8%, lo que representa algunos millones de dólares anuales a ese fideicomiso que funciona bien.

¿Cómo se financia todo esto? De acuerdo a la reunión que mantuvimos con el Ministerio de Economía y Finanzas, el financiamiento surge de tres elementos. Como bien decía el señor Presidente, uno de ellos vendría de la diferencia de impuestos, porque tal como nos explicaron, por el IMESI y como resultado del mayor consumo de nafta, se generaría una compensación por el aporte de IVA que hoy hacemos y que se perdería. Otra fuente de financiamiento llegaría por el aporte de ANCAP, que estaría en el entorno de los US$ 10:000.000 y, por último, por el aumento del precio para todos los consumidores de nafta, tanto para los particulares como para los taxímetros, de algo más de $ 1 por litro.

Este proyecto de ley determina que por el esfuerzo que haría el Estado y luego de que todo esté instrumentado y los taxímetros pasen sus vehículos a nafta, se estaría cerca de los US$ 50:000.000 anuales. El precio de la nafta que nos da el Ministerio de Economía y Finanzas -y que creo que es un hecho- estaría alrededor de los $ 17,30, por lo que habría una devolución de unos $ 16 sobre un consumo de 1.100 litros mensuales, que es lo que se establecería por parte del Poder Ejecutivo. Tomando esos dos valores, nos enfrentamos a la realidad de que si ahora consumimos 900

litros de gasoil mensuales, al pasar nuestros vehículos a nafta con una cilindrada que nos permita trabajar, necesitaremos un 50% más, es decir, unos 1.450 litros de nafta. En consecuencia, eso genera una diferencia de 1100 litros a un precio de $ 17,30 y casi 400 litros a un precio de $ 33,90, que es el de la nafta súper.

Por eso -y respondiendo al señor Senador- vemos que la solución es inconveniente y ni siquiera logra el efecto de ayudar a los taximetristas, sino que los perjudica. Con esas cifras ni siquiera logramos empatar el consumo, sino que perdemos. Pero el taxímetro no se mueve solo en base a la diferencia del combustible, pues vamos a tener vehículos a nafta que, como expliqué anteriormente, van a tener que ajustarse a los 150.000 ó 180.000 kilómetros. Los vehículos no van a durar. Hoy, en promedio, los taxímetros se están cambiando a los cinco años, si bien podemos cambiarlos a los tres años, por el IMESI y por el "leasing", que es la forma de compra que normalmente estamos empleando. A los tres años tenemos que tirar un vehículo a nafta, pues a un poco más de un año ya tendrá que recibir un ajuste. Este vehículo no es resistente para el trabajo y, en consecuencia, tenemos que generar una amortización o una reserva mes a mes que nos permita cambiarlo mucho más pronto. Además, cuando se cambia el vehículo, no solo se gastan los US$ 12000 o US$ 15000 del valor del auto, sino que hay que equiparlo. Los autos vienen para el uso de los particulares, pero nosotros tenemos que adicionarle un equipo de radio, un sistema eléctrico especial -porque tenemos un chismoso arriba- una mampara y un tapizado nuevo. No podemos dejar el tapizado que viene de fábrica, pues al taxi se suben muchas personas y, por ende, tenemos que tener algo mucho más resistente. Todo esto supone que debemos afrontar un costo extra cada vez que cambiamos el auto, y si en vez de hacerlo a los cinco años, lo hacemos a los tres, tendremos un costo todavía mayor. Inclusive, las empresas aseguradoras de taxímetros nos dicen que la póliza de los vehículos a nafta va a subir. A su vez, debemos enfrentar pérdidas de jornales. Los autos deberán ser sometidos a ajustes de motor y los trabajadores van a perder entre siete y ocho días de trabajo. Podemos conseguir un taller que ajuste los autos en dos días, pero no sabemos qué resultado podemos obtener con ello. Nosotros siempre pensamos a largo plazo, pues los vehículos recorren 11.000 kilómetros por mes y no podemos equivocarnos a la hora de realizar los ajustes.

Para empatar frente a todo ese sinnúmero de gastos extras que nos supone el cambio de la matriz energética, aparte de igualar el consumo entre gasoil y nafta, deberíamos tener un extra de $ 13.000 que nos permita cubrir el cambio del auto, los ajustes, los jornales de los trabajadores, el pago de las pólizas, los aumentos de la siniestralidad y las pérdidas de recaudación por los días de más que están parados los taxímetros. Para que nosotros pudiéramos empatar -no estamos hablando ni siquiera de obtener una ganancia o una ayuda para lograr un precio mejor del combustible- deberíamos tener la nafta a $ 11,49. Si nosotros le pedimos al Gobierno que nos cobre la nafta a $ 11,49, nos responde que ello no es posible. En lo personal, me dio vergüenza decirle al señor Lorenzo que precisamos un precio de $ 11,49 para poder empatar. Ahora bien, solo para empatar, nos quedamos donde estamos, es decir, con el gasoil, que sabemos qué es y cómo funciona. Esto demuestra que deberíamos tener un precio menor a $ 11,49. Estimamos que cada peso que baja el precio que fijó el Gobierno representa más de US$ 3:000.000. Entre $ 17,30 y $ 11,49 tenemos alrededor de $ 6 de diferencia, lo que representaría cerca de US$ 18:000.000 extra que el Gobierno debería disponer para la empresa de los taxímetros.

Frente a esto, nosotros planteamos la siguiente alternativa: tenemos un combustible cuyo rendimiento conocemos, por lo que con un aumento de $ 0,30 en el precio del gasoil o con un método impositivo alternativo que nos genere la devolución del IVA del gasoil, se precisaría un esfuerzo impositivo de no más de US$ 8:000.000. Es decir que bajar de $ 17 a $ 11 supone US$ 20:000.000, más allá del esfuerzo que fija este proyecto de ley. Nosotros con US$ 8:000.000 logramos un precio y ahí sí obtenemos una devolución de casi $ 7 por litro de gasoil, suma que nos permitiría afrontar el precio tan caro que hoy tenemos de combustible para nuestro trabajo.

Les pido dos minutos más para decirles que el proyecto de ley habla de un proceso de pasaje voluntario. Entonces, si los taximetristas no quieren pasarse a la nafta, se podría preguntar cuál es el problema, ya que el proceso es voluntario. Pero si bien la letra habla de un proceso voluntario, la situación no es así. Hoy en día, a los importadores de vehículos se les está diciendo que el pasaje a la nafta es inminente y que todos los taxímetros lo van a concretar. A este respecto cabe aclarar que las marcas de los taxímetros varían según las necesidades del sector. Actualmente, existen dos marcas que son las más compradas por las empresas de taxímetros -por razones de rendimiento, de capacidad y de disponibilidad de repuestos baratos- que son Volkswagen y Fiat. En este momento los autos Fiat ya no están viniendo, no están apareciendo en plaza; el empresario que los vende, casualmente, también es el Presidente de la patronal.

Por su parte, se le envió una carta al Gerente General de la empresa Volkswagen, contador Annunziatto, comunicándole que el pasaje a nafta ya está resuelto y que por tal motivo se debería analizar cómo se lo instrumenta.

A todo esto, los responsables de la marca que nos está quedando para comprar autos, también pueden estar un poco asustados por esta situación. Esto nos llevaría a que, en determinado tiempo, no vamos a tener vehículos para comprar si no desbaratamos ese mito de que el pasaje a nafta es voluntario.

En consecuencia, todo esto también nos obliga a pasarnos a la nafta, y eso genera una situación muy compleja, porque si soy vendedor de autos Volkswagen y los taximetristas no me compran, entonces tengo un vehículo que vale US$ 12.000 si se lo destina a taxímetro, pero que a un particular le cuesta US$ 25.000 debido a los impuestos que ha establecido el Gobierno, justamente, para que los particulares no compren vehículos a gasoil, lo que me parece muy bien porque está encaminado a equilibrar la matriz energética. Sin embargo, la empresa Julio César Lestido S.A. no va a traer un auto a US$ 25.000 si nosotros no se lo compramos, porque si no nos lo venden a nosotros, no se lo venden a nadie.

Entonces, lo de voluntario es algo discutible.

SEÑOR HEBER.- Quiero señalar, brevemente, que uno de los argumentos que he escuchado -del que no participo- sobre todo de la otra gremial, es que esta transformación a la nafta ayudaría a ANCAP con respecto, precisamente, a sus excedentes de nafta. Hemos escuchado, como decía, argumentos en este sentido, pero no creo que el país deba adecuarse a ANCAP, sino que debería ser al revés.

No obstante y sin perjuicio de una discusión en ese sentido -que no es el tema de hoy- quisiera preguntar -si el problema es en ANCAP- si ustedes han hecho cuentas acerca de la posibilidad de que se pueda importar gasoil refinado para el uso de taxímetros. Si el tema está en ANCAP -como se ha dicho aquí- entonces quitémosle el problema a ANCAP e importemos directamente el gasoil que utilizan los taxímetros. No sé si alguien tiene idea de cuánto costaría importar el gasoil refinado; tal vez deberíamos meditar en este sentido.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Con respecto a la importación de combustible, lo que nos han dicho los entendidos es que se lograría un precio en el surtidor de $ 2 ó $ 3 más barato que el actual. Evidentemente, este es un problema de ANCAP y no específicamente de los taximetristas, pero para nosotros el combustible de trabajo es el gasoil. Sería hasta grosero dar el ejemplo de la señora ama de casa que hoy tiene una lavarropas que la ayuda, precisamente, a lavar la ropa y a centrifugarla, evitándose el esfuerzo físico de los años 40, de las lavanderas de Pocitos que iban al arroyo a lavar y debían pasar horas realizando esa tarea. Hoy, por suerte, disponemos de lavarropas automáticos, que ayudan mucho a las amas de casa. En nuestro caso, el uso de unidades a nafta implicará que tengamos que pasar un tiempo en el taller para reparar los vehículos y ajustarlos a ese combustible. En pocas palabras, vamos para atrás.

Es por estas razones que optamos por el uso del gasoil.

SEÑOR GALLICCHIO.- Me gustaría profundizar en un tema en el que puede haber diferencias. Ustedes hablaron de 1.133 litros a $ 17,30. Sin embargo, la información que disponemos habla de que se llegaría a 1.400 litros. Como se puede observar, se trata de una diferencia importante. Seguramente, se debió llegar a un acuerdo y, en todo caso, lo aclararemos en las próximas reuniones que tengamos con las autoridades del Poder Ejecutivo. Pero insisto: la información que tenemos habla de $ 17,30 sobre 1.400 litros, con lo cual habría una diferencia importante con los 1.133 que se mencionaron.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Lamentablemente, a nivel de nuestra directiva no teníamos información muy clara y, por esta razón, nos dirigimos directamente a los economistas, quienes nos recibieron en forma por demás amable para brindarnos todos los elementos.

Respecto a la pregunta que hacía el señor Senador en relación con la cantidad de litros, puedo decir que cuando hicimos la consulta pertinente con los contadores y economistas, parecíamos niños de escuela, porque de acuerdo con lo que se nos había dicho, preguntamos cuatro veces: "¿Son 1.400 litros?" Y ellos nos respondieron: "No, son 1.100." Parecíamos hasta un poco absurdos

preguntando cuatro veces lo mismo, pero la duda que tiene el señor Senador también la tuvimos nosotros.

La respuesta fue concreta. El cálculo que hace el Ministerio de Economía y Finanzas es el siguiente: un vehículo de taxímetro recorre 10.000 kilómetros y el rendimiento con nafta es de 8,93 kilómetros por litro. Sin embargo, nosotros sabemos que los vehículos que se requieren para el servicio de taxi no dan 8,93 kilómetros por litro. En realidad, un vehículo de taxímetro, con un motor a nafta, que es menos potente, tendría que ser, por lo menos, de 2.0 de cilindrada, mientras que entre los vehículos a gasoil actualmente tenemos unidades de 1.7 o 1.9; no podríamos pasar a un 2.0. El Poder Ejecutivo, entonces, estima un rendimiento de 8,93 kilómetros por litro, pero nosotros consideramos que el rendimiento sería de 7 kilómetros por litro.

En cuanto a la pregunta concreta del señor Senador, el Poder Ejecutivo hace la siguiente división: 10.000 kilómetros entre 8,93, lo que le da 1.115 litros. Ese es el cálculo que manejan los entendidos y, por lo tanto, para nosotros quedó saldada la duda en cuanto a la cantidad de litros, pues los datos que manejábamos surgían de la información publicada en la prensa, en la que se hablaba de 1.400 litros.

Ahora bien, para nosotros, con un precio de $ 17,30 y 1.400 litros, tampoco sería suficiente, porque no logramos empatar la diferencia que surge del cambio de gasoil a nafta. Esto se debe a que necesitaríamos más de $ 13.000 para amortizar, entre otras cosas, todo lo que implica ese cambio de vehículo y los jornales perdidos. Por esta razón, ese cambio no nos sirve tampoco con 1.400 litros. Pero lo cierto es que son 1.100 litros -que no quepa dudas-; esa es la respuesta que nos dieron las autoridades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por mi parte, tendría muchas preguntas para hacer a la delegación, entre otras, una relacionada con el subsidio previsto en el fondo del fideicomiso para el año 2009; si lo traducimos a pesos por litro consumido -en realidad, sería sobre los 1.100 litros solo para Montevideo, o sea, sin contar el interior y los remises- nos da $ 11 por litro, cifra que no representa la diferencia que se produciría entre $ 34 y $ 17. En todo caso, este punto lo plantearemos más adelante cuando pasemos a la consideración del proyecto de ley, pues en este momento tenemos que recibir a la siguiente delegación.

Agradecemos vuestra presencia y los aportes brindados.

(Se retira de Sala la segunda delegación de integrantes de la gremial única del taxi)

(Ingresa a Sala una delegación del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay)

-La Comisión de Hacienda del Senado tiene el gusto de recibir a la delegación del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay, integrada por los señores Jorge Erramouspe e Ignacio Bausero, en calidad de Presidente y Secretario, respectivamente, por el contador Elías Silberstein y por la contadora Laura Camarano.

Solicitamos a los visitantes que realicen una exposición precisa y concentrada, en la medida de lo posible, dada la hora.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Soy el Presidente del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay. Agradecemos a la Comisión la pronta recepción, luego de la solicitud que realizamos para ser recibidos a los efectos de dar nuestra opinión sobre este tema.

Vamos a tratar de ser breves -tal como lo solicitó el señor Presidente de la Comisión- pero no podemos dejar pasar la oportunidad para describir nuestra actividad, que es poco conocida y de la que a veces se tiene una falsa visión. En este sentido, queremos destacar algunos elementos. Desde el

barrio en el que habita cada uno de nosotros hasta las más altas instancias gubernamentales, el remisero es visto con un muy buen auto y con una muy buena vestimenta. Eso lleva a interpretar, tanto al Legislador como a nuestros propios vecinos, que somos adinerados pero, normalmente, no se toman en cuenta los valores reales en nuestra actividad, que son los más bajos en unidades de transporte de pasajeros.

En base al esfuerzo conjunto de nuestra gremial y de todos nuestros integrantes, obviamente hemos logrado la popularización de este medio de transporte, con lo que hemos podido brindar a importantes actividades, como en el caso del turismo o de las visitas de negocios, un medio de transporte digno a un costo mucho más bajo del que realmente debería tener.

Decimos esto y aprovechamos a presentar nuestra actividad porque no son muchas las instancias en que podemos manifestar a las autoridades cuáles son las actividades que realizamos y el real capital que tenemos los remiseros. Lo cierto es que tenemos reales asimetrías con otros medios similares de transporte. En el año 2004 se otorga a otros medios de transporte el sistema de "leasing", en el que el remise no está incluido, lo cual generó una brutal asimetría que significó una diferencia para la adquisición de una unidad de US$ 4.000 o US$ 5.000. Otras actividades similares fueron incluidas por ley -sin importar su facturación- dentro del marco de la SIPE, pero nosotros no. Si pasamos determinada facturación, tenemos las mismas obligaciones que cualquier empresa del país.

Asimismo, otras actividades han sido exoneradas en la tecnología, aunque el primer sector del transporte de pasajeros que contó con un sistema de posicionamiento global GPS fue el de los remises, a fines de 2004, pero eso es desconocido, fundamentalmente por el Gobierno.

Todas estas asimetrías son generadas por los castigos fiscales de los Gobiernos nacionales y municipales, pero estos se dan por la incapacidad de nuestra actividad -en la que cada uno de nosotros solamente maneja su auto- de generar algo que en el mundo moderno determina las conquistas de cada sector, y que se llama "lobby". Lamentablemente no podemos hacerlo, en primer lugar, porque trabajamos dentro de los autos. No somos dueños de talleres o de seguros del sector, ni tenemos restaurantes para recibir a nuestros invitados, por lo que el "lobby" que hacemos es de muy mala calidad. Obviamente, con gusto los podemos invitar a nuestras casas para conversar sobre cada uno de estos temas, pero esa no es nuestra forma de trabajo.

Si bien venimos a discutir el tema de la nafta, queremos decir esto porque todos los Gobiernos, sin excepción, han tenido una cultura "lobbista" y eso significa la muerte del microempresario. El poderoso es el que dispone de todo el día para generar "lobby" y hacer grandes recepciones; los microempresarios no tenemos esa capacidad y, por tanto, no somos atendidos por los gobiernos nacionales ni departamentales, generándose grandes asimetrías. Por ejemplo, actualmente el valor del taxímetro es dos veces y media el de una unidad de remise. Eso no se debe a que su trabajo sea mejor, sino a las exoneraciones y prebendas que el Estado y los Gobiernos Departamentales le han dado.

Nosotros nos vemos en la obligación de defender el sector de las microempresas, de rápido empleo, de rápidas soluciones para el país, e informar de nuestra realidad en todos los lugares a los que concurrimos.

A continuación me voy a referir a la propuesta de la nafta. A pesar de que en los dos o tres últimos meses, muy rimbombantemente, se dijo en la prensa que es una audaz o valiente propuesta del Presidente de la República, quiero decir en este Parlamento que esta idea partió, en el año 2005 -existen registros para demostrarlo- del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay. Nosotros fuimos quienes la presentamos cuando discutíamos sobre el gasoil productivo en el marco del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la presencia del actual Ministro de Industria, Energía y Minería -en aquel momento Presidente de ANCAP- y del Ministro Víctor Rossi. Si bien tecnológicamente vamos a contrapelo de la evolución de los vehículos en el mundo, en aquel momento, en el año 2005, nuestra gremial planteó que debíamos buscar una solución uruguaya a este tema de la energía. Para buscar una solución uruguaya, en aquel momento se nos ocurrió, ya que se vendía nafta a $ 12 al exterior -que era el sobrante, debido a que importábamos gasoil- la utilización de ese combustible en nuestros medios de transporte. Obviamente, para ello debían cumplirse algunas condiciones que nos permitieran utilizar dicho combustible, entre las que se encontraba compensar la relación de durabilidad de los motores, la reposición de las unidades, etcétera.

Por lo tanto, y a pesar de que el Ministerio de Economía y Finanzas consultó sólo a los que hacen "lobby" y no a nosotros a los efectos de la puesta en marcha de esta ley, tenemos suma

urgencia en su aprobación.. ¿Por qué? Porque debemos encontrar la metodología para paliar esta suba constante del petróleo -no atribuible al Uruguay, por supuesto- y buscar soluciones, porque nuestra situación es grave, ya que el progreso macroeconómico que ha tenido nuestro país no se ha reflejado en nuestros bolsillos, puesto que si bien nuestra actividad se incrementó en un 20%, el principal insumo que utilizamos subió un 40%, un 50% y hasta un 100% en el correr de los últimos años.

En definitiva, la solución de las naftas es urgente porque de otra manera nos encaminamos, paradójicamente dentro de esta situación macroeconómica favorable para el país, a vivir lo mismo del año 2002, con el cierre de decenas de empresas del sector, lo que significa, además, la pérdida de fuentes de trabajo y la exclusión social de los actores. No olviden los señores Senadores que el remisero no es un ingeniero, que rápidamente es absorbido por el mercado laboral cuando quiere cambiar de actividad, sino que generalmente y en forma rápida queda excluido del sector trabajador que es, en definitiva, el gran fin de todas las microempresas de este país.

SEÑOR GALLICCHIO.- Me gustaría saber a cuánto asciende la cantidad de gasoil que consumen todos los remiseros.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia quiere agregar si nos pueden informar sobre la cantidad de remises que hay, así como el kilometraje medio recorrido -quizás es similar al del taxi- tanto en Montevideo como en el interior y, además, en qué consistiría el decreto porque, en realidad, la ley no dice nada respecto de cómo se divide el subsidio para el sector de los remises, donde al parecer habría un precio único de $ 17,30.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Con respecto a la cantidad de combustible consumido por toda nuestra flota, no contamos aún con ese dato, porque son muy diferentes las actividades que realiza el remise; entonces, es muy difícil cuantificar en general y aun promediar ese consumo. Por ejemplo, tenemos los remises que trabajan en exclusividad para las empresas fúnebres, cuyo kilometraje es sensiblemente inferior a los del otro extremo, los remises que paran en las terminales de ómnibus. Diría que duplican los kilómetros de aquellos que hacen el trabajo hormiga.

La cantidad de remises existentes en el país se sitúa entre 600 y 650 coches: hay 314 en Montevideo y el resto está repartido en todo el interior.

Finalmente, con respecto al decreto, me remito a la información anterior. Para la elaboración del decreto, no fuimos llamados por el Ministerio de Economía y Finanzas. Sí nos mantenemos informados y hemos realizado propuestas. Así, a los efectos de que esto no tenga costos indeseados para el país, en lo que respecta a la actividad del remise, solicitamos que hubiera distintas franjas -y no sólo una, por ejemplo, para Montevideo, como ocurre en el caso del taxímetro, con un consumo de entre 1.100 y 1.400 litros mensuales- por declaración jurada, que permitieran subsidiar solamente a aquellos que realizan la cantidad de kilómetros declarados. Esto nos permitiría cuidar, en el correr de los años, la herramienta del subsidio con los fondos asignados, y evitar que se convierta en una nueva forma de generar recursos por una vía no auténtica. Este es el mecanismo que hasta ahora hemos propuesto, pero repito que no tuvimos la suerte de ser consultados a la hora de la elaboración del decreto. Hemos sido escuetamente informados.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuántos kilómetros recorre el remise que hace el trabajo hormiga?

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Aproximadamente 10.000 kilómetros mensuales.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué porcentaje de los remises hace el trabajo hormiga?

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Diría que un 30%.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay otras preguntas, agradecemos la presencia de los representantes del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y les reiteramos las disculpas por el retraso.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 8 minutos).